MEL 4°
107 (6)

1843

~~Doc 4° 1497~~
Mél-4° 107 (6)

BIBLIOTHEQUE SCIENCES PO
1 391 599

44.636

CONSEIL GÉNÉRAL DU NORD.

CHEMIN DE FER DU LITTORAL.

RAPPORT.

Mél. 4° 107 (6)

Messieurs,

Le ministère, la commission de la Chambre, les compagnies, ont décidé que la ligne de fer qui relierait Londres à Paris par Boulogne, ne pouvait être exécutée.

C'est à Calais que la voie de fer doit aboutir, et cette voie, soudée à celle de Lille à Paris, a pour but :

D'unir Londres à Paris,
Londres à la Belgique,
Paris à Bruxelles.

Ce programme, accepté par tous, reste sans contestation. Comment et par quelle direction atteindre le but proposé? là est le litige.

Marcher de Calais et de Dunkerque sur Watten, Saint-Omer et Béthune; puis de là, entre Lille et Douai, à Ostricourt, s'embrancher à la ligne artérielle de Paris à Lille, tel est le plan d'un ingénieur anglais, qui déjà a reçu la sanction de la commission de la Chambre et l'assentiment ministériel.

Marcher de Calais et de Dunkerque sur Hazebrouck; puis, par deux voies distinctes et directes, sur Arras et Lille, tel est le plan des ingénieurs français, dont les arrondissements de Lille, Hazebrouck et Dunkerque réclament vivement l'exécution, appuyés qu'ils sont par le corps municipal de Lille, les Chambres de Commerce de Lille et de Dunkerque.

Voilà l'état de la question : car du système à double bifurcation, proposé d'abord par M. Vallée; du système par Carvin et Hazebrouck, proposé depuis par les ingénieurs du Nord, personne n'en parle, personne ne les réclame.

C'est quelque chose de grave que la résolution déjà prise par la commission de la Chambre des Députés, avec l'assentiment ministériel.

Mais n'est-ce pas quelque chose de grave aussi que ces réclamations élevées par tant d'hommes que leurs études et leur position mettent à même de si justement apprécier les vrais intérêts du pays?

Et cette opinion des localités n'acquiert-elle pas une bien plus grande valeur, si, regardant dans le passé, vous voyez que le tracé de M. Vallée, dirigeant de Vitry sur Béthune la ligne de Calais, et ayant ainsi une analogie parfaite avec le projet de l'ingénieur anglais, fut rejeté en 1837 par une commission de 18 membres pris dans les divers arrondissements de ce département.

Cette commission, que présidait notre honorable collègue, M. de Montozon, demandait en ces termes que le chemin du littoral s'embranchât à Lille et marchât directement sur Calais :

« La commission déclare, que si on était forcé de choisir entre les deux tracés mentionnés » dans l'ouvrage de M. Vallée, elle donnerait la préférence à celui qui va directement à » Dunkerque par l'est de Cassel, et se prolonge sur Calais par Gravelines ;

» Mais qu'elle voterait pour toute combinaison qui donnerait une route directe de Lille à » Calais,

» Qui ne négligerait pas Saint-Omer,

» Et qui procurerait, par le moyen d'un embranchement, une autre route de Lille à Dunkerque, » dont la longueur n'excéderait pas 80,000 mètres.

» Plusieurs combinaisons paraissent réunir ces avantages, elle recommande avec instance au » Gouvernement de les faire étudier avec soin. »

Ainsi, ce que veulent aujourd'hui trois de nos arrondissements et nos Chambres de Commerce, à savoir, route directe de Lille à Calais, et Dunkerque à 80,000 mètres de Lille, tous nos arrondissements, représentés dans une commission nombreuse, le voulaient il y a six ans.

Ce que veulent aujourd'hui trois arrondissements du Nord, à savoir, une ligne sur Arras, une autre sur Lille, le Conseil général du Pas-de-Calais le voulait il y a un an et le veut sans doute encore aujourd'hui (*).

De graves motifs s'opposent, dit-on, à la réalisation de ce vœu. Nous les examinerons d'abord.

De notables avantages doivent en resortir ; la richesse du pays est menacée peut-être, si la demande des trois arrondissements n'est pas entendue; ce sera le second objet de nos recherches.

Pourquoi le Gouvernement a-t-il choisi le projet anglais? Pourquoi le pays veut-il le projet français? Voilà la base du rapport que nous vous soumettons, nous avons taché de l'étayer par des faits, en prenant comme tels les chiffres reconnus et produits par le Gouvernement.

Remarquons-le tout d'abord, Messieurs, la commission de la Chambre, dont nous avons étudié le rapport, n'a mis en parallèle que deux voies, toutes deux soudées à la ligne principale, à Ostricourt. L'une touche Hazebrouck, l'autre la ville d'Aire : de la double ligne que

(*) Voici, pour le Pas-de-Calais, la comparaison des distances par Watten et Carvin et par Hazebrouck. Elles sont relatives aux villes desservies dans ce département par le chemin de fer.

Distance d'Arras à	Station centrale	Watten et Carvin.
Lille	55	60
Dunkerque	96	146
Calais	118	146
Saint-Omer	78	105
Béthune	36	67
	383	524

Distance de St.-Omer à	Station centrale	Watten et Carvin.
Lille	61	83
Arras	78	105
Béthune	42	40
Calais	40	41
Dunkerque	60	37
	281	306

De Calais à	Station centrale	Watten et Carvin.
Lille	101	124
Arras	118	146
Béthune	82	81
Saint-Omer	40	41
Dunkerque	106	56
	447	448

De Béthune à	Station centrale	Watten et Carvin.
Arras	36	67
Lille	62	45
Dunkerque	60	79
Calais	82	81
Saint-Omer	42	40
	282	312

réclame le pays, pas un mot. Remarquons en même temps, que ce système de tracés détournés et prolongés pour ne pas multiplier les voies, la Belgique, plus éclairée que nous par l'expérience, l'abandonne pour prendre la route la plus courte : ainsi l'exécution de la ligne de Tournai à Jurbise ne paraît plus une supposition, et ce n'est bientôt plus par Malines, mais par Saint-Nicolas, que Gand marchera sur Anvers (*).

Quoiqu'il en soit, il est facile d'apercevoir que dans l'argumentation de la commission, nous ne rencontrons rien qui ait pour but de nier les avantages que le pays attribue à la double ligne qu'il réclame. Tous les efforts du rapporteur tendent à démontrer que le passage par Hazebrouck ne vaut pas celui par Aire. Sous le rapport des populations desservies, il ne voit à comparer que celles des deux villes rivales : mais comme c'est sur Hazebrouck que pivote la double ligne des ingénieurs français, il est important d'examiner ce qu'il y a de réel et de sérieux dans l'exclusion donnée à ce point de rencontre.

Ces motifs d'exclusion sont au nombre de deux.

Aire est préféré, parce que M. le Ministre de la guerre a déclaré que, dans l'intérêt de la défense, il ne permettrait pas un autre tracé.

La station à Hazebrouck est rejetée, parce que la compagnie n'en veut pas.

Ainsi, la volonté du Ministre de la guerre, la volonté de la compagnie, voilà ce qui doit décider des intérêts du pays, et M. le rapporteur député déclare que *la majorité de la commission s'est rendue à ces raisons.*

Certes, ce n'est pas nous qui viendrons discuter le mérite de la résistance de M. le Maréchal-Ministre ; sa haute expérience nous impose le silence et le respect. Nous ne lui demanderons pas si, placée si près de Béthune, que touche dans toutes les combinaisons la ligne de fer, la place d'Aire ne peut être par ce seul fait très-efficacement secourue. Nous ne lui rappellerons pas que depuis cent cinquante ans, Béthune, Aire, Saint-Omer, n'ont pas eu de siége à soutenir et que cette partie du territoire n'a jamais été disputée à la France depuis le traité d'Utrecht : nous ne rechercherons pas si cette ligne de Vauban, qui s'étend de Dunkerque à Valenciennes, est, comme le dit M. le rapporteur, *la plus vulnérable de notre frontière.* Nous ne ferons pas même cette question : pourquoi on attache tant d'importance à relier Aire à Béthune et Saint-Omer, quand on ne relie ni Bouchain, ni Cambrai, à Valenciennes et Douai ; pourquoi on craint de livrer à l'ouest la ligne de fer à l'ennemi, quand on ne craint pas de le faire à l'est ; nous ne dirons pas ce que tout le monde sait, que c'est l'est du département qu'on attaque, jamais l'ouest, et que dès lors il paraît au moins singulier de protéger ce qui n'est pas menacé, et d'abandonner ce qui serait le plus à défendre : mais nous vous demanderons à vous, Messieurs, si les routes vicinales ou départementales que vous créez chaque année, sont faites en vue de la guerre qui s'empresserait bien plutôt de les détruire : relier les villes entr'elles, les campagnes aux villes, porter partout l'abondance par une viabilité incessamment perfectionnée, cette œuvre de la civilisation n'appartient qu'à la paix, et ce n'est pas le cas, ici surtout, de créer en prévision de la guerre.

Laissons donc de côté cet obstacle. Que la défense du pays préoccupe toujours et exclusivement M. le Ministre, la France le conçoit et s'en applaudit : mais quelque jalouse qu'elle soit

(*) Malgré le bas prix des transports sur les chemins belges, cette ligne est en construction. Une compagnie l'établit sans subvention aucune. Anvers est à Gand ce que Dunkerque est à Lille.

de son indépendance, quelque sensible que soit à cet égard la fibre nationale, nous n'irons pas sacrifier à l'éventualité de la guerre, tous les bienfaits de la paix.

Reste, Messieurs, la volonté de la compagnie.

Je ne sais jusqu'à quel point vous serez touchés de ce motif : sans doute c'est une chose très-désirable que l'accession des capitaux privés dans l'exécution de nos grands travaux publics : mais pour l'exploitation du chemin de fer du Nord n'y a-t-il donc qu'une compagnie ? ce que la première ne veut pas, qui dit que la seconde le rejetterait? Il y a de fortes raisons de croire qu'il en serait tout autrement : est-il vrai, d'ailleurs, qu'il faille subordonner aux spéculations tout l'avenir du pays? Qu'un tracé, arrêté par le Ministre et par les Chambres, après que les intérêts généraux de la France ont été étudiés, soit soumis aux offres des associations pour l'exploitation, rien de mieux : mais laisser sillonner notre territoire par la cupidité ; sacrifier l'avenir au présent ; tarir sans pitié les sources de la fortune publique pour le succès d'une exploitation passagère ; laisser établir ce calcul par exemple, de savoir, si en immolant telle contrée de la France à la Belgique, il rentrera en capital et intérêt une somme un peu plus forte dans le coffre social, un dividende un peu plus arrondi aux actionnaires; voilà un ordre d'idées, voilà un acte qui irriterait aussi la fibre nationale ; c'est là aussi une question de dignité en même temps qu'une question de richesse publique, et je doute que le pays consente volontiers, en semblable matière, à l'abdication de son gouvernement, et accepte, au prix de sa prospérité, l'honneur d'enrichir je ne sais quel capitaliste, ou l'honneur, plus grand encore peut-être, de recevoir le tracé de ses routes des mains des ingénieurs anglais.

Regrettons donc que le Gouvernement, qui d'abord avait arrêté un tracé direct qu'il eût bien fallu compléter, (*) se soit replié devant les exigences des capitalistes : ne suivons pas la commission qui, dans ses calculs sur les voyageurs, ne voit et n'admet que ceux de Calais sur Paris et de Dunkerque sur Lille, comme si le débat pouvait être ainsi rétréci ; regrettons surtout, qu'en exaltant les progrès du port de Dunkerque, la commission ne voie rien de mieux à faire, pour encourager ces progrès, que de reculer ce port à 125 kil. de Lille, où sont ses principaux débouchés, quand la nature ne l'en avait séparé que par 79 kil. Ne nous attachons pas, quant à présent, à supputer les résultats du prétendu dédommagement offert à Dunkerque, en ne faisant payer, à ses expéditions sur Lille, qu'un parcours de 79 kil.; réservant tout calcul à cet égard, examinons les avantages qui ressortiraient du système réclamé par la population et proposé par les ingénieurs français.

Le projet anglais éloigne Calais de Paris de....................................	280 (**)
Le projet français de..	252
Abréviation de Calais à Paris..	32 kil.
Le projet anglais éloigne Calais de Malines de..................................	260
Le projet français de..	232
Abréviation..	38 kil.

Ainsi, sous le rapport politique, c'est-à-dire pour unir Londres à Paris, Londres à la Belgique, le système à station centrale est de beaucoup préférable à celui de la compagnie ; par lui le but proposé est atteint aussi parfaitement qu'il peut l'être.

(*) Celui d'Aire à Arras. (Voir le rapport à la Chambre des Députés.)

(**) Les chiffres des distances sont fournis par MM. les ingénieurs du Nord.

Voyons sous le rapport commercial. (*)

Dunkerque expédie dans l'intérieur de la France 96,000 tonnes de marchandises.

Sur ce nombre Lille en reçoit 40,000.

De ce premier aperçu et de cette autre considération que, Lille, Roubaix et Tourcoing, forment ensemble un foyer d'industrie aussi actif que tout autre en France, on concluera nécessairement, que l'intérêt commercial du département exige surtout et avant tout le rapprochement de Dunkerque et de Lille.

Nous disons du département, car c'est à Lille et dans son arrondissement que se consomment surtout les houilles et les fers de Valenciennes : la prospérité de Valenciennes tient essentiellement à la prospérité de Lille ; et s'il importe que Lille, pour sa prospérité, soit rapproché de Dunkerque, il importe à la prospérité de Valenciennes que ce besoin ne soit pas contrarié, et sur ce point, *Lille, Dunkerque et Valenciennes ne peuvent être divisés. L'intérêt commercial de ces villes ne le permet pas.*

L'intérêt commercial veut encore que Dunkerque soit rapproché de Paris; la prospérité du Hâvre dispense de toute explication à ce sujet.

Ainsi, Lille et Paris doivent être à Dunkerque, ce que Paris et Rouen sont au Hâvre.

Le projet anglais éloigne Dunkerque de Paris de................................	276 kil.
Le projet français de..	231
Abréviation..	45

Le projet anglais éloigne Dunkerque de Lille de................................	125 kil.
Le projet français de..	83
Abréviation..	42

Par le projet français, Dunkerque, à même distance que le Hâvre de Paris, peut énergiquement lutter avec ce dernier port, et plus rapproché de Lille, il doit combattre avec succès la concurrence d'Anvers et d'Ostende.

On m'arrête et l'on dit, mais vous sacrifiez le transit sur l'Allemagne : de Dunkerque par Hazebrouck, à Lille, Malines et Liège, il y a bien plus loin que de Calais, par Valenciennes, à Namur ; puis, par la Meuse, à Liège.

Oui, mais il n'y a ni transbordement, ni navigation, deux causes de perte de temps et d'argent, et puis, s'il fallait sacrifier le transit sur l'Allemagne au rapprochement de Dunkerque et de Lille, je le déclare hautement, je n'hésiterais pas.

En effet, l'éloignement de Dunkerque laisserait à Anvers et Ostende les 20 millions de francs que ces ports expédient sur Lille au détriment de notre port et conséquemment de la France, et le transit sur l'Allemagne n'est que de 5,000,000 de fr.! le rapprochement de ces chiffres ne peut laisser ni doute ni option.

Mais la question n'est pas là.

De Dunkerque et Calais à Liège, par Hazebrouck, Lille, Tournai et Jurbise, la distance est la même que par Carvin et Valenciennes. La ligne sur Jurbise sera faite dans un an, ainsi le transit lui-même ne saurait être compromis.

(*) Les chiffres relatifs à Dunkerque sont fournis par la Chambre de commerce de cette ville.

*

Nous dirons plus tard quelques effets commerciaux du rapprochement d'Hazebrouck de Saint-Omer, de Saint-Omer de Lille, passons rapidement.

Avantages politiques, avantages commerciaux, voilà donc, sous le seul point de vue des distances, de précieuses conquêtes.

Sont-elles compromises, neutralisées par les dépenses qu'elles nécessitent?

Le système à station centrale crée	195,800m.	à 70 fr. l'un et coûte à l'État	13,610,000f(*)
Le système Stephenson crée	133,781	à 97	12,593,000
Le système à station centrale construit donc en plus	62,019m.	pour	1,017,000f

Voilà la surcharge du gouvernement; voyons celle de la compagnie.

M. le député rapporteur établit que l'ensablement et les rails d'un kil. ,coûtent, compris le croisement des voies,.......................... 130,000 fr.

Le matériel nécessaire par kilomètre.............. 30,000

Le kilomètre coûtera donc en totalité............. 160,000 fr.

Pour 62, c'est.. 9,920,000 fr.

L'intérêt à 5 0/0 de ces 9,920,000 fr. représente.... .... 496,000 fr.

L'administration et l'entretien d'un kilomètre, c'est au maximum et par an 6,000 fr., soit pour 62 kilomètres... ... 372,000

La double ligne de Dunkerque à Arras et de Calais à Lille, coûtera donc annuellement à la compagnie, en plus que le système Stephenson......... . 868,000 fr.

Le Gouvernement peut-il se refuser à la faible part de dépense qui lui est attribuée par le projet français ?

Mais ne vient-il pas de consacrer 32 millions pour établir un chemin de fer sur la rive gauche du Rhône, quand la rive droite de ce fleuve en était déjà pourvue; de sorte que. deux moyens de transport marchent parallèlement dans cette contrée, et le dernier créé n'a d'autre avantage avoué, que de relier entr'eux deux ports français, Cette et Marseille.

Et ce serait trop d'un million pour ne pas séparer le port du Nord de son centre de consommation, pour le soustraire à l'envahissement de l'étranger! personne ne l'admettra.

Ce que le Gouvernement ne peut refuser, la compagnie le peut-elle davantage?

M. le rapporteur député, réduisant de beaucoup le chiffre des bénéfices que la compagnie espérait retirer de la ligne du Nord, admet :

1.° Que le nombre des voyageurs n'augmentant pas par la création des chemins de fer;

2.° Le transport des marchandises voiturées aujourd'hui par roulage et par diligence, n'étant attribué que pour moitié au rail-way;

3.° La concurrence à faire aux canaux étant considérée comme impossible;

4.° Le transport de la marée, qui chaque année arrive en plus grande abondance à Paris, étant cependant, on ne sait trop pourquoi, réduit du cinquième de son importance actuelle;

5.° Lè transport des bestiaux étant compté pour rien;

(*) Les évaluations dans les deux systèmes ont été faites sur les mêmes bases. Ce sont les mêmes prix pour chaque nature d'entreprise.

En admettant, disons-nous, toutes ces impossibilités, M. le rapporteur établit :

Que le chemin du Nord rapportera brut 13 millions;

Que son entretien, son administration et son exploitation en coûteront 6 et jamais 7 ;

Que conséquemment la compagnie aura 9 pour °/₀ des 75 millions qu'elle aura consacrés à l'entreprise, c'est déjà quelque chose.

Mais est-ce donc sur des données aussi contraires à la réalité qu'on peut appeler à délibérer les représentants de la nation ? Contentons-nous d'une réfutation ; elle servira à indiquer combien les autres seraient faciles.

Où donc prendre que la création des lignes de fer n'augmentera pas le nombre des voyageurs ? N'a-t-on pas vu en Belgique ce nombre s'accroître dans la proportion de 1 à 4 ?

Ne l'a-t-on pas vu en Angleterre ?

Ne voit-on pas cette proportion atteinte et souvent dépassée sur la ligne de Paris à Rouen, de Paris à Orléans, de Strasbourg à Bâle, de Saint-Étienne à Lyon ?

Ne le voit-on pas sur notre ligne de la frontière ?

Si donc, en présence de faits partout les mêmes et qui se reproduiront toujours, tant que les chemins de fer donneront célérité et économie, on révisait les calculs de la commission de la Chambre, en admettant l'augmentation de 1 à 3 et non celle de 1 à 4, on trouverait que la compagnie recevrait indubitablement, non plus 8, mais 24 millions pour le transport des voyageurs; et pour s'attribuer cette perception si énorme (on dirait presque si abusive), est-ce le sacrifice de 868,000 qui pourrait arrêter, quand d'ailleurs, comme nous l'avons indiqué, tant d'autres causes d'accroissement des revenus de la ligne restent encore ?

La création de la route française ne doit-elle donc pas aussi ajouter aux produits supputés pour la route anglaise ?

Le système anglais touche une population de..............	130,748 habitants.
Le système français de (*)..	318,688
Différence en faveur du système français........................	187,920

Ainsi, la ligne n'est pas augmentée d'un tiers (62 sur 195) et la population est plus que doublée.

Et si, comme le dit M. le rapporteur de la Chambre, « le rayonnement des grands centres de » population et la brièveté des distances à parcourir, sont les circonstances qui influent le plus » puissamment sur le développement de la circulation, » que n'attendre pas d'une ligne qui, de Dunkerque, Bergues, Calais, Saint-Omer, Hazebrouck, Bailleul, Armentières, rayonnera sur Lille; surtout, quand autour de ces points qui touchent la ligne, sont des centres considérables de population, que leurs intérêts et leurs besoins font aussi converger vers la véritable et seule capitale de ces contrées.

Aussi, le disons-nous avec une conviction profonde, c'est parce que l'importance relative de notre ville chef-lieu ne s'était pas révélée, que la compagnie était si craintive d'alonger son parcours pour la toucher. Pouvait-elle, en effet, lui attribuer plus de puissance attractive qu'aux villes de Gand, Bruxelles, Anvers, Ostende? Et cependant, quelle est l'influence sur

(*) Voir le mémoire du Conseil d'arrondissement de Lille et le tableau N.º 6 dans l'ouvrage de M. Vallée sur les chemins de fer du Nord. Voir aussi le chapitre 12 du même ouvrage.

nos populations, de ces villes si brillantes, si animées? Voyez l'histoire du chemin de la frontière. Quand de Roubaix et de Tourcoing, il ne conduisait qu'en Belgique, pas un seul mois ne donne à cette ligne plus de 4,000 voyageurs; et le mouvement est si régulier, que pas un seul mois ne descend au-dessous de 3,000; et dès lors, la compagnie ne veut prendre l'exploitation que quand Lille, Douai et Arras seront desservis; la Chambre elle-même est si effrayée des résultats de son œuvre, qu'elle refuse les fonds pour l'exploiter : au mois de juillet 1844, les wagons seront frappés d'immobilité.

Lille est desservi et tout change. Ce n'est plus 4,000 voyageurs, c'est 53,000; ce n'est plus une recette de 25,000 fr. en six mois, mais bien 1,000 fr. par jour qui entrent dans la caisse. C'est que nos populations, essentiellement laborieuses, sont bien moins attirées par le plaisir que par les besoins si multiples de leur agriculture et de leur industrie, et c'est en raison de la multiplicité de ces besoins, c'est en raison des faits qui, chaque jour, se révèlent, que le projet à station centrale sera recherché par la compagnie avec autant de soin qu'elle en avait mis à l'éviter jusqu'ici.

Mais ne le fût-il pas, mais tout ce que nous avons apporté de chiffres et de preuves fût-il mis au néant, il resterait encore à examiner, si en adoptant le projet anglais, la prospérité du pays n'est pas compromise, et s'il en est ainsi, le gouvernement n'a plus l'option; c'est un devoir impérieux pour lui d'affermir et de consolider cette prospérité.

Voyons d'abord le sort de Dunkerque, car, comme le dit M. le rapporteur, « il faut tenir » grand compte des intérêts maritimes qui se rattachent au tracé des chemins de fer. »

Dunkerque, vous le savez, Messieurs, est le cinquième de nos ports en importance commerciale. Les recettes de la douane qui, en 1823, y étaient de 4,602,546 fr., s'élèvent, en 1842, à 10,355,546 fr. Le travail national protégé, et par suite, l'exploitation du marché intérieur qui, même pour nos ports, sera toujours le plus fécond, voilà la cause qui a permis au nôtre de progresser, malgré l'incessante concurrence de la Belgique. Mais si Dunkerque a prospéré, il n'en est pas moins vrai que la création des chemins de fer belges lui a enlevé le tiers de ses expéditions sur Lille, soit 20,000 tonneaux; il n'en est pas moins vrai que cette création nous prive du transit sur l'Allemagne; il n'en est pas moins vrai enfin que les recettes de douanes ont baissé dans ce port d'un million, depuis six mois que, par la ligne de fer, la Belgique se rapproche incessamment de Lille, et que tout fait craindre, à la fin de l'année, un déficit de trois millions. Voilà des avantages perdus qu'il faut reconquérir, des causes de ruines qu'il faut conjurer.

Y arrivera-t-on par le tracé anglais et à l'aide des moyens proposés par la commission?

Y arrivera-t-on par le tracé français?

La Belgique transporte d'Anvers à Mouscron (frontière de ce royaume), par le chemin de fer, et sur un parcours de 140 kilom., au prix de.................. 11 50 le tonneau.

Ce qui fait 8 cent. par kil. et par tonneau; et, s'il s'agit du transit sur France, le Gouvernement exploitant accorde une remise de 30 p. 0/0, soit 3 45

Net à payer d'Anvers à Mouscron........................	8	05
14 kil. de Mouscron à Lille, tarif français, 16 cent...............	2	24
Le prix d'Anvers à Lille sera de..............................	10	29

D'Ostende à Mouscron, la tonne coûte	10 »
moins 30 p. 0/0	3 »
Net	7 »
14 kilomètres français	2 24
D'Ostende à Lille	9 24

Ainsi, d'Anvers à Lille	10 29
d'Ostende à Lille	9 24

Et comme la commission ne veut pas que Dunkerque souffre d'un parcours alongé, comme elle veut que ce port français lutte, et lutte avec avantage contre les ports belges, elle propose de ne prélever les 16 cent. par kil. et par tonne alloués à la compagnie, que sur les 79 kil. qui devraient séparer Dunkerque de Lille : en d'autres termes, elle réduit à 10 cent. par chaque kilom. effectivement parcouru de Dunkerque à Lille, le prix concédé de 16 cent. : de cette manière, la tonne de marchandise transportée de Dunkerque à Lille doit coûter 12 fr. 64 cent.

C'est tout justement comme si la commission donnait par tonne :

A Anvers, une prime de	2 64
A Ostende	3 40

Ce qui est vrai des marchandises, qui de la Belgique arrivent en France, l'est pour celles qui transitent vers l'Allemagne, pour celles qui de l'intérieur de la France sont dirigées sur Dunkerque ou Anvers. Perdre les unes, c'est inévitablement perdre les autres ; car le transit des marchandises sur l'Allemagne ne se fera jamais par Calais. Ainsi donc, adopter le tracé anglais et les compensations de la commission, c'est déclarer que Dunkerque sera mis hors de concurrence, c'est décider que chaque jour ce port verra, malgré ses efforts, son activité paralysée ; c'est lui faire amener son pavillon ; c'est enfin, et avec beaucoup de bonheur, défendre et protéger le travail national. Voyons les résultats à attendre du système à station centrale.

12 fr. 64 cent. demandés par la commission, pour le transport d'une tonne sur 125 kilom., c'est, nous l'avons dit, 10 cent. par kilom.

Et nous avons montré que la Belgique voiturait à 8 cent. avec remise de 30 p. 0/0, soit net, 5 cent. 60.

En France, la traction d'un tonneau coûte 4 cent.; on peut donc voiturer à 10 cent., et mieux vaut voiturer beaucoup à ce prix, que peu à 16 cent., prix de concession. Supposons que, pressée par la concurrence et abaissant son prix officiel, la compagnie voiture à 10 cent., et son ietérêt *lui commandera de le faire ;*

80 kilom. de Lille à Dunkerque établissent la tonne à	8 fr. »
Anvers arrive à 10 fr. 29 c., prime en faveur de Dunkerque	2 29
Ostende, à 9 24 prime en faveur de Dunkerque	1 24

La révolution est complète, et notre port, libre d'une concurrence aujourd'hui ruineuse, voit ses importations reprendre leur cours régulier, et, conséquemment, ses exportations s'accroître dans une même proportion.

Cet avantage suffirait sans doute, et vaudrait bien plus que le capital employé à l'obtenir; car enfin, 20,000 tonnes pour la France, les expéditions de la France à l'étranger, le transit,

si éventuelle que soit son importance, c'est plus que le quart de toutes les expéditions que Dunkerque verse dans l'intérieur du pays; l'exportation des produits de notre agriculture substitués dans les retours à ceux de l'agriculture belge, c'est de la richesse, du travail, du mouvement; ce sont des marins formés, des navires utilisés; et, quand notre département, pour satisfaire aux nécessités de notre marine, est destiné à souffrir une mutilation douloureuse dans son industrie sucrière, peut-il voir encore sans agitation la marine française sacrifiée à la marine belge?

Mais que de résultats pour l'agriculture et pour l'industrie par le projet des ingénieurs français; résultats dont le Gouvernement recueille les fruits par l'augmentation de la prospérité publique. Pour en saisir quelques-uns parmi tant d'autres qui se présentent, ouvrez la carte, et vous voyez que la ligne anglaise suit pas à pas la canalisation : c'est une ligne concurrente, ce n'est pas une voie nouvelle.

Le tracé d'Hazebouck, il ne suit pas, il traverse les canaux et leur vient en aide; il coupe par le milieu le Nord-Dansque, situé entre Saint-Omer et Calais, et que la rivière ne longe qu'à son extrémité. Les marnes, les tourbes, les sables de ces contrées, qui sont voiturés à grands frais dans les campagnes qui entourent Hazebrouck, y seront désormais facilement transportés, et les céréales de notre pays flamand viendront aux moulins de Saint-Omer, qui renverra à Lille ses 16,000 tonneaux de farine, ses 8,000 tonneaux d'autres produits aujourd'hui confiés à une longue et pénible navigation.

D'Hazebrouck à Béthune est un pays riche, *le Pacan*, qui, sur une longueur moyenne de 25 kil. sur 12 de large, n'a de route, ni royale ni départementale, ni de grande vicinalité. La voie de fer le vivifie en le traversant, et livre ses produits à transporter aux canaux, si elle ne peut les transporter elle-même.

A tous ces avantages joignez ceux résultant de l'économie d'un parcours abrégé, car personne ne contestera cette vérité, que l'Etat s'enrichit de tout ce que ne dépensent pas les citoyens.

C'est sur le seul transport des voyageurs de Calais et de Dunkerque sur Paris, en prenant leur nombre dans le chiffre le moins élevé qu'ait supposé *M. Vallée* en 1837, une économie annuelle de 800,000 f. : et si, comme les faits l'établissent, le parcours partiel est à celui d'extrémité à autre comme 2 sont à 3, c'est 2 millions de moins dépensés annuellement par les voyageurs sur la ligne de Dunkerque et Calais vers Paris, sans faire entrer en ligne de compte ceux qui des mêmes extrémités et des lieux intermédiaires se dirigeront sur Lille et la Belgique. Ainsi et incontestablement, en même temps qu'elle développera le travail et vivifiera tout autour d'elle, la station centrale donnera au pays des économies infiniment supérieures à ses frais d'exécution, d'exploitation et d'entretien. Ne serait-ce pas aller contre toutes règles d'une sage économie, qu'abandonner d'aussi puissants moyens de richesse ?

Arrière donc cette préoccupation que, repousser le tracé de Carvin, c'est créer la ligne d'Hazebrouck à Arras, sans obtenir celle d'Hazebrouck à Lille, et éloigner davantage encore Dunkerque de Lille.

Les chiffres sont évidents; les résultats sont infaillibles. Une compagnie se trouvera qui acceptera la double ligne, et ne l'acceptât-elle pas, l'intérêt du pays impose au Gouvernement le devoir de l'exécuter, nous allions presque dire de l'exploiter.

C'est qu'en effet, il garderait ainsi dans les mains, pour protéger les intérêts nationaux, une arme aussi puissante que celle que s'est réservée la Belgique, dans la vue d'élever sa navigation sur les ruines de la nôtre.

C'est que nous avons cette confiance intime, que partagent d'ailleurs tant d'hommes d'étude et d'expérience, que le chemin du Nord, s'il relie bien les capitales de l'Angleterre, de la France et de la Belgique, s'il rapproche les ports des centres de consommation, s'il saisit et fait fructifier les intérêts si nombreux qui existent dans le pays, ce chemin serait pour le trésor une source féconde.

Conclusion. Le tracé anglais peut servir l'intérêt d'une compagnie, il ne satisfait pas aux intérêts du pays.

Le tracé français sert tous les intérêts et n'en compromet aucun. Car nous avons montré que l'intérêt de Valenciennes était celui de Lille, et nous n'avons pas la crainte que nos collègues de Douai, représentants d'une ville que recommandent ses lumières et son patriotisme, viennent ici étaler je ne sais quels avantages résultants, on ne sait trop pour qui, du passage rapide d'un plus grand nombre de voyageurs. La station centrale de la Belgique a-t-elle eu pour résultat la vivification de Malines?

Douai a mis obstacle à la jonction de la Deûle à l'Escaut tant que la vallée de la Scarpe n'était pas assainie; cet assainissement obtenu, Douai a demandé avec Lille que la Deûle, jointe à l'Escaut, apportât à meilleur prix les matières nécessaires à notre industrie.

Ce sont là les seules vues véritablement généreuses, et ce précédent ne sera pas démenti. Douai, d'ailleurs, n'a-t-il pas tous les aventages que sa position pouvait lui faire espérer? Lille n'a-t-il pas toujours demandé que la ligne fût ramenée d'Arras sur Douai, afin que cette ville devînt la communication des deux routes, d'Anvers par Lille, de Bruxelles par Valenciennes, à Paris?

La ligne de Carvin ne satisfait pas le présent, elle tue l'avenir, parce que coupant par le milieu les deux tracés directs, elle met à toujours obstacle à leur exécution.

La ligne de Carvin, en éloignant Calais de Paris, appelle la création de la ligne de Boulogne: cette ligne n'a pas de produits; elles serait onéreuse à la France, nuisible à nos contrées; nous devons tout faire pour écarter sa création.

Par ces motifs, nous vous proposons de rejeter la ligne de Carvin.

La ligne d'Hazebrouck, complétement exécutée sur Arras et sur Lille, satisfait seule à tous les besoins, mais elle y satisfait complétement.

Nous vous proposons, conformément aux vœux émis par les organes divers des localités, d'en solliciter l'adoption.

En conséquence, votre deuxième bureau a l'honneur de vous proposer le projet de résolution suivant:

Le Conseil général,

Considérant que le tracé Stephenson, en conduisant par une ligne unique le chemin sur Béthune, puis l'infléchissant sur Carvin et Ostricourt, alonge d'une manière notable le parcours

de Londres à Paris,

de Londres en Belgique;

Qu'ainsi, sous le rapport politique et sous celui des relations internationales, il manque le but proposé;

Qu'en rejetant Dunkerque à 125 k. de Lille, son principal débouché, il blesse cette ville maritime dans ses intérêts les plus chers;

Que la nécessité de n'éloigner jamais Dunkerque de Lille a toujours été vivement sentie par

le pays, qui, dès 1837, faisait entendre ses vœux à cet égard, et par le Gouvernement qui peu après concédait le chemin par l'est de Cassel;

Que cette nécessité est plus pressante, plus absolue aujourd'hui que, par un chemin direct en construction, de Gand à Anvers, la Belgique rapproche ce dernier port de Lille de 30 kil, et le place ainsi à même distance de ce centre industriel, que le serait Dunkerque par le projet Stephenson;

Que la viabilité sur les chemins de fer devant toujours être plus coûteuse en France qu'en Belgique, et une distance égale ne permettant conséquemment même pas d'essayer la concurrence, cette position respective que feraient la Belgique et la France aux ports d'Anvers et de Dunkerque, frapperait celui-ci de stérilité et de mort;

Qu'il est d'un grand intérêt, quand les chemins de fer semblent appelés à centraliser tout le mouvement commercial à Paris, que cette capitale ait un second port, que Dunkerque seul peut lui offrir; mais que cette ville est exclue de cette utile position par le projet anglais;

Considérant

Que le projet à station centrale relie entr'elles, par le parcours le plus accourci, les capitales de la France, de l'Angleterre et de la Belgique;

Qu'il respecte la distance à laquelle la nature a placé Dunkerque de Lille;

Qu'il place ce port à même éloignement de Paris que le Hâvre;

Que les villes importantes qu'il est destiné à relier sont placées, les unes par rapport aux autres, dans la même situation que par les communications actuellement existantes;

Qu'ainsi il répond, de la manière la plus satisfaisante, à ce que doivent attendre du chemin du Nord, la France et le département;

Qu'en même temps qu'il satisfait d'une manière aussi complète à tous les intérêts, le projet à station centrale n'en compromet aucun;

Qu'on ne saurait sérieusement regarder comme un dommage l'éloignement dé trois kilomètres qu'il ajoute à la distance de Calais à Paris, par la ligne directe d'Aire à Arras, puisqu'il substitue aux deux stations d'Aire et Watten la station unique d'Hazebrouck, et par là compense, et au-delà, la perte de temps qu'entraîne l'alongement du parcours;

Que la population nombreuse et riche qui se rencontre sur les différentes lignes du projet, offre à l'exploitation d'abondants produits et une opulente rémunération;

Que l'économie que procurera à l'agriculture et à l'industrie l'exécution complète de ce projet, contribuera puissamment à la richesse publique,

Emet le vœu :

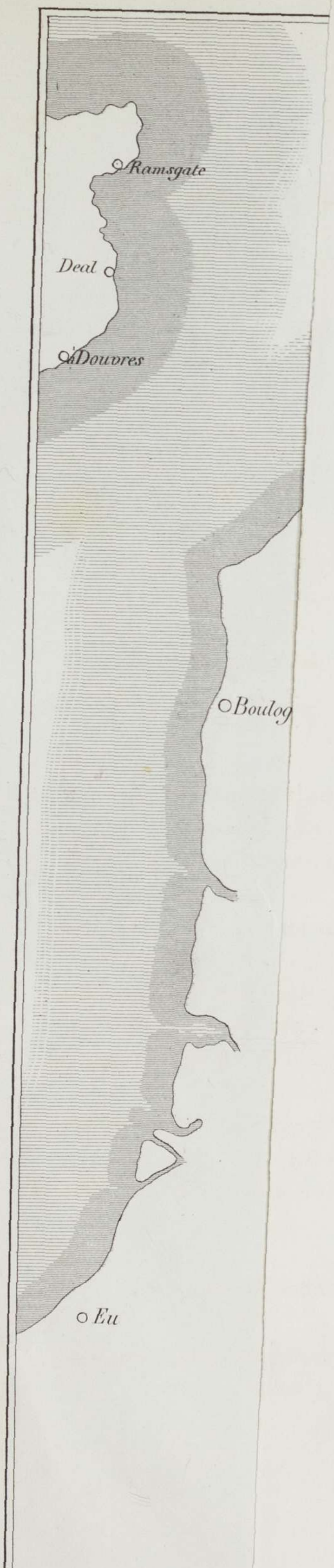
« Que le tracé Stephenson, proposé par la commission de la Chambre des députés, ne soit pas adopté,

» Et que le système à station centrale soit seul proposé aux compagnies concessionnaires pour être exécuté simultanément dans toutes ses parties. »

Une discussion approfondie s'engage sur les conclusions du rapport.

Sur la demande motivée de M. le Préfet, elles sont adoptées.

LILLE. — IMPRIMERIE DE L. DANEL.



Lith: de L. Danel, à Lille.

Conseil d'Arrondissement de Lille, session de 1843.
CHEMIN DE FER DU NORD
Tracés du Littoral.
Système à station centrale
Système Stéphenson
Chemins Français exécutés ou en voie d'exécution
Chemins Belges exécutés
Chemins Belges projetés
ÉCHELLE.
10 Kil. 0 1 2 3 4 5 Myriamètres.
Ramsgate
Deal
Douvres
Ostende
Bruges
Anvers
St. Nicolas
Lokeren
Thourout
Thielt
Gand
Termonde
Malines
Dunkerque
Deynse
Bergues
Roulers
Calais
Frontière
Bruxelles
Ardres
Nordanque
Watten
Ypres
Haerlebeke
Nortdansque
Cassel
Courtray
St. Omer
Hazebrouck
Bailleul
Mouscron
Boulogne
Tourcoing
Armentières
Roubaix
LILLE
Fives
Aire
Merville
Estaires
LaGorgue
Pacan
Tournay
La Bassée
Béthune
Seclin
Jurbise
Carvin
Mons
Ostricourt
Charleroy
Douai
Valenciennes
ARRAS
Maubeuge
Cambrai
Landrecies
Avesnes
Abbeville
Eu
Albert
AMIENS
Lith: de L. Danel, à Lille.